

オセアニアのカヌーの船体構造とその特質

——特に板接ぎ技法について——

Structural Characteristics of Canoes in Oceania

Focusing upon Plank Building Techniques

石村 智

ISHIMURA Tomo

要 旨

オセアニアのカヌーの船体構造の特徴は、丸木舟に由来する船底部（刳り船）と、舷側板や船首部・船尾部といった部材を縄や紐で縫い合わせるという板接ぎの方法にみることができる。とりわけ継ぎ目からの船体内への浸水を防ぐために、各地域でさまざまな板接ぎの技法が発達した。本論では各地域の板接ぎ技法の事例を収集し、その比較検討をおこなうことで、板接ぎ技法の系統的な理解を試みる。カヌーの技術の系統的な理解を進めることで、人類集団の拡散や交流のプロセスの理解に貢献すると考えるからである。

本論の分析の結果、板接ぎ技法について二つの知見を得ることができた。ひとつは「疑似鎧張り技法」の存在で、これはハワイやクック諸島といった東ポリネシア地域にのみ分布し、この地域にポリネシア人が移住して後に発展した技法である可能性が高い。もうひとつは「肋材のような部材」の存在で、オセアニアではメラネシアとマイクロネシアの一部に分布するが、東南アジアのバリ島やフィリピンにも似たような技法が存在する。このことから、オーストロネシア語族集団がもともと持っていた技術であった可能性と、比較的新しい時期に東南アジアで発展した後にオセアニアに伝播した可能性の、二通りが想定される。

【キーワード】 オセアニア、カヌー、船体構造、板接ぎ技法、縫合

1. はじめに

オセアニアのカヌーの最大の特徴は、船体の脇にアウトリガーをとりつける、いわゆるアウトリガー・カヌーの存在である。アウトリガー・カヌーには、アウトリガーを船体の片舷のみにとりつけるシングル・アウトリガー・カヌー、船体の両舷にとりつけるダブル・アウトリガー・カヌー、そして2艘の船体を横につなぎ合わせるダブル・カヌーの3種に大別される。このうちオセアニアに分布するのはおもにシングル・アウトリガー・カヌーとダブル・カヌーであるが、ソロモン諸島やアオテアロア（ニュージーランド）などのように、アウトリガーをとりつけないシングル・カヌーが主体的な地域も存在する。

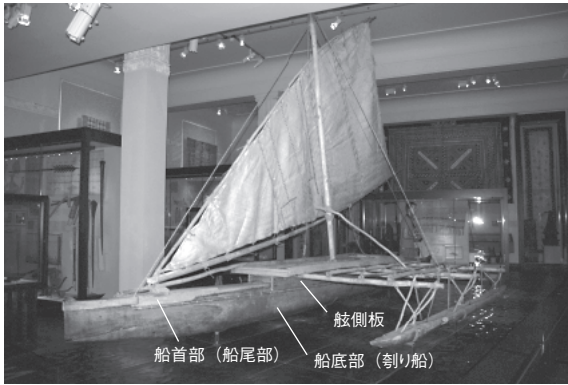


写真1 オセアニアのカヌーの船体構造と部材
(写真はフィジーのシングル・アウトリガー・カヌー
オークランド博物館蔵)



写真2 船体構造における縫合の様子
(バヌアツ・フツナ島のシングル・アウトリガー・カヌーの
船尾部 オークランド海事博物館蔵)

さてこれらオセアニアのカヌーの船体構造は基本的に丸木舟が主流であり、大型のカヌーでは舷側板や船首部・船尾部といった部材を接ぎ合わせることによって構成されているものの、船底部(刳り船)には丸木舟の原理を残している(写真1)。また複合部材による船体構造であっても、その構造は基本的に外殻構造によって応力を受け持つモノコック構造であり、竜骨・肋材・梁材によって応力を受けるヨーロッパの木造帆船などの船体構造とは異なる。オセアニアのカヌーにも、船体内部に補強のための肋材などの骨組みを入れるものもあるが、基本的には船底部(刳り船)と舷側板などの部材を接ぎ合わせて外殻から組み立てていく方式(shell-first)であり、ヨーロッパの木造帆船のように竜骨・肋材・梁材による骨組みを先に組み立て、その外側に板を張り合わせていく方式(rib-first)とは異なっている。

オセアニアのカヌーにおける各部材の接ぎ合わせ方の基本は、板と板の縁部同士を合わせていく平張り(carvel built)が主流である。そして接ぎ合わせる板と板のそれぞれ対応する場所に孔を穿ち、縄ないし紐で縫い合わせて結縛していくのが一般的である(写真2)。釘を用いるのはあまり一般的ではない。このように縄・紐で板材を縫い合わせて船体を構成する船を縫合船(sewn boat)と呼ぶこともあり、インド洋からアラビア半島にかけて分布するダウ船や、北欧の初期のバイキング船、アイヌの伝統的な船であるイタオマチブなどがその範疇に含められる。しかしバイキング船やイタオマチブは、船体構造はshell-first方式であるが、接ぎ方は板材の一部を重ね合わせる鎧張り(clinker built)が主流であり、またダウ船の船体構造はrib-firstとなっている。

オセアニアのカヌーのうち、船体が単材すなわち丸木舟によって構成されるものは小型のものであり、大型のものは複数の部材によって構成されることが多い。その部材の種類や数には違いがあるが、一般的には5つの部位、すなわち船底部(刳り船)、左右の舷側板、船首部、船尾部によって構成されている。単材のカヌー(丸木舟)の場合、船体構造に継ぎ目が存在しないので、継ぎ目からの浸水を考慮する必要はないが、複材のカヌーの場合、板を接ぎ合わせた継ぎ目からの浸水をいかに防ぐかが技術的な課題となる。また板を縫い合わせるために穿たれた孔からの浸水も同時に防ぐことも必要である。

一般的には、接ぎ合わせた板と板の間には、パンノキの樹脂などから作られた接着剤が塗布され、また樹皮やココヤシの繊維などをコーキングとして間に挟み込むことで、継ぎ目を隙間なく埋め、防水性を高める処理がなされる。また穿たれた孔の隙間には、焼いたサンゴを砕いた石灰などから作ったパテが充填されるのが一般的である。しかし地域によっては、他にも防水性を高めるための様々な工夫がなされていることが確認される。そしてそのやり方に応じて、板材の接ぎ合わせ

方にも様々な技法のバリエーションが存在している。

こうしたオセアニアのカヌーの船体構造における板の接ぎ合わせ方に着目した研究はそれほど多くはないものの、いくつかの先行研究が存在する。例えば A. プリンスは北欧バイキング船など他地域の縫合船との比較のなかでオセアニアのカヌーも検討の対象としている (Prins 1986)。また最近では後藤明 (2013) がオセアニアのカヌーにおける板接ぎ技法の多様性について比較検討している。しかしこれら先行研究が存在するにもかかわらず、オセアニアにおける板接ぎ技法の体系的な理解は未だ十分とはいえない。

オセアニアのカヌーにおいて技術の体系的な理解を進めることは重要である。なぜならオセアニアのカヌーの技術は、それを携えたオーストロネシア語族集団とともに拡散し、各地に適応していったと考えられるからである。すなわちカヌーの技術においても、人間集団の拡散や交流のプロセスが反映されている可能性が高い。逆に、カヌーの技術の系統性を把握することで、人間集団の拡散や交流のプロセスを理解する鍵が得られることもあると考えられるのである。

もとよりオセアニアの各地域に存在する板接ぎ技法を網羅的に検討するのは困難な作業ではあるが、オセアニアのカヌーに関する先行研究において、板接ぎ技法についての記述が図版とともに示された事例について以下で採り上げ、比較検討することとしたい。そしてそのなかで板接ぎ技法の系統を理解する上で重要と考えられる要素について、さらに検討を加えることとしたい。

2. 各地の事例の比較

以下では、ポリネシア (ハワイ・ツアモツ諸島・クック諸島・アオテアロア〈ニュージーランド〉・サモア・ウベア)、ミクロネシア (キリバス・ナウル)、メラネシア (ソロモン諸島・トロブリアンド諸島・フィジー) の諸事例を採り上げて検討したい。また比較対象のため、東南アジアからバリ島の事例も採り上げて検討することとしたい。対象とした地域は図1の地図に示す。

1) ハワイ

ハワイでは船底部 (刳り船) と舷側板の縁部をそれぞれ噛み合うように加工して接ぎ合わせる方法が確認されている (図2)。このとき舷側板の厚みのほうが船底部の縁部の厚みよりも大きい

図1 オセアニアの地図と検討対象とする事例の分布

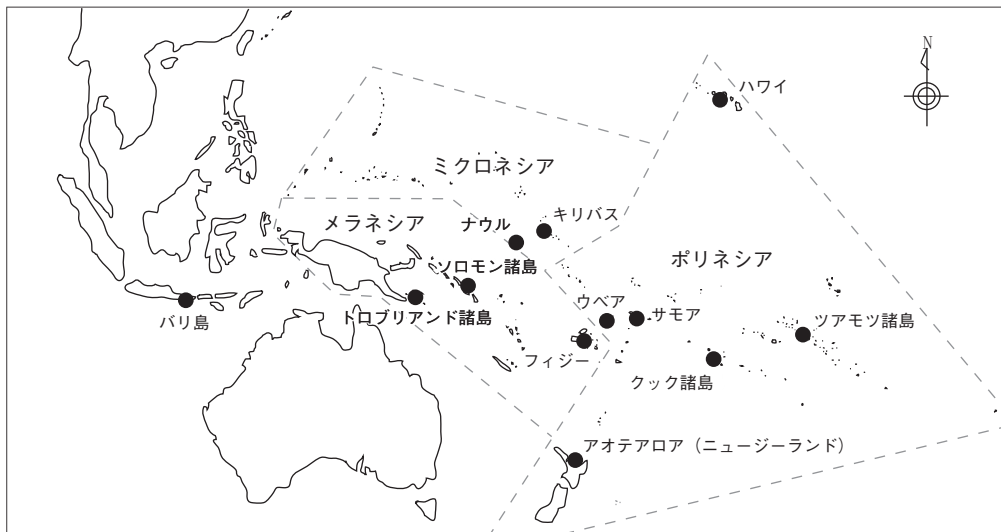
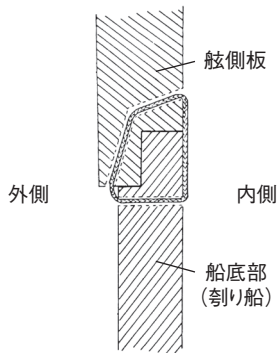


図2 ハワイのカヌーにおける、船底部（刳り船）と舷側板との板接ぎ技法（断面図）
 (Hornell 1936: p. 10, Fig. 4 を一部改変)



で、外側から見ると舷側板のほうがり張り出しているように見える。そのため一見すると鎧張り (clinker built) のように見えるが、内側から見ると舷側板と船底部の面は揃っている。この接ぎ合わせ方は、断面で見ると接合面がクランク状になるため、浸水しにくいように工夫されていると考えられる。そして船底部と舷側板を縫い合わせる縄は、外側では張り出した舷側板の直下にもみ露出するようになる。

2) ツアモツ諸島

ツアモツ諸島のレアオ島とタタコト島では、船体を複数の板材を接ぎ合わせて作っているカヌーが確認されている (図3)。そしてそれぞれの板材の縫い目には、外側と内側の両方に断面がコマボコ形の当て木が添えられ、縄が当て木をまたぐようにして縫い合わされている。このように船体を複数の板材から作ると縫い目が多くなり、浸水の可能性が高くなる。にもかかわらずこうした船体構造を採用する理由は、ツアモツ諸島のこれらの島が環礁島であり、刳り船に適した大型の木材に乏しいという環境的な条件によるものと考えられる。

図4は同じく環礁島のヌクタバケ島のカヌーであるが、船体が複数の不定形な板材を縫い合わせることで構成されている様子を確認することができる。

一方ナプカ島では、船体が船底部（刳り船）と舷側板によって構成されているカヌーが確認されている (図5)。しかしこれらのカヌーは長さ4~5mの比較的小型のもので、帆走用ではなく漕

図3 ツアモツ諸島レアオ島・タタコト島の板接ぎ技法の断面図 (a) と船体内側の様子 (b)
 (Hornell 1936: p. 58, Fig. 39 を一部改変)

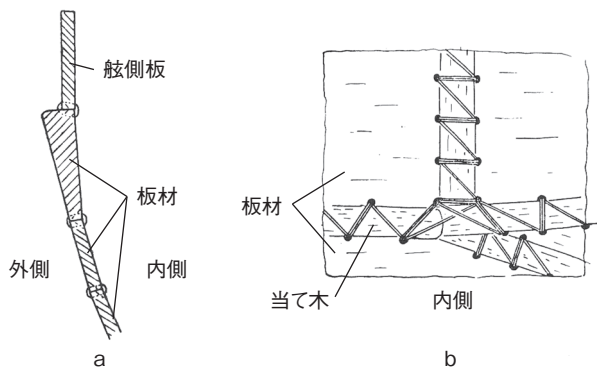
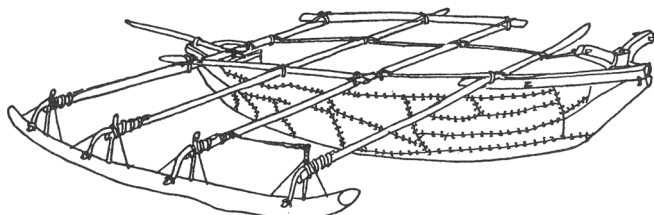


図4 ツアモツ諸島ヌクタバケ島のカヌーの全体図
 (Hornell 1936: p. 69, Fig. 47)



走用のものである。その継ぎ目の表と裏にはそれぞれ当て木が添えられ、縄によって縫い合わされている。

3) クック諸島

クック諸島のマウケ島とアチウ島で、それぞれ異なる板接ぎ技法が確認されている (図6)。いずれも舷側板の厚みのほうが船底部（刳り船）の縁部の厚みより大きく、舷側板のほうがり外側に張り出している。このうちマウケ島のものでは、船底部の縁部を山形に削り出し、反対に舷側板の接合面を谷形に削り込み、おたがい噛み合うように加工されている (a)。一方アチウ島のは、船底部の縁部は加工せず、舷側板の接合面のみL字形に削り込むことで、おたがい噛み合うようにしている (b)。いずれの方法でも、

断面を見ると接合面がクランク状になり、また縫い合わせる縄が外側にあまり露出しないので、浸水を防ぐ工夫がなされていると考えられる。またこの接ぎ合わせ方はハワイの事例との類似も指摘することができるだろう。

マニヒキ島でも、舷側板の接合面をL字形に削り込み、刳り材の端部と噛み合うように加工された接ぎ合わせ方が確認されている(図7)。しかし特徴的なのは、舷側板と船底部の厚みにそれほど差がなく、舷側板が船底部に被さるように接ぎ合わされている点である。そのため構造的には鎧張り (clinker built) に類似しているといえる。しかし純粋な鎧張りとは異なっており、むしろマウケ島やアチウ島の技法から発展したものと位置づけるのが妥当であろう。また内側では、舷側板と刳り材の縫い目に当て木が添えられており、縫い目を隠して浸水を防ぐ工夫がされていることが確認される。

クック諸島北部のトンガレバ島では継ぎ目に当て木を添える技法が確認されているが、特徴的なのは当て木をはめ込むように舷側板と刳り材の端部をそれぞれ削り込む加工を施していることである(図8)。こうすることで当て木を固定し、浸水を防ぐように工夫しているものと考えられる。

4) アオテアロア (ニュージーランド)

アオテアロア (ニュージーランド) の戦闘用カヌーはアウトリガーをつけないシングル・カヌーであるが、そこでは継ぎ目に当て木を添える技法が確認されている。しかし舷側板と船底部との接

図5 ツアモツ諸島ナブカ島のカヌーの写真 (a) と、その縫合部の模式図 (b) (Hornell 1936: pp. 52-53, Figs. 33 and 34 を一部改変)

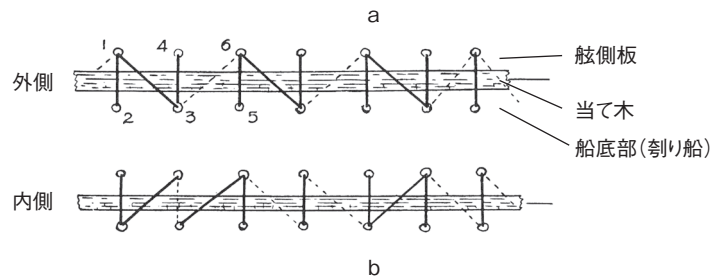


図6 クック諸島マウケ島 (a) とアチウ島 (b) のカヌーにおける板接ぎ技法 (断面図) (Hornell 1936: p. 162, Fig. 103 を一部改変)

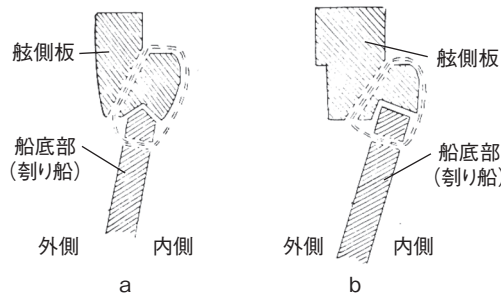


図7 クック諸島マニヒキ島のカヌーにおける板接ぎ技法の断面図 (a・b) と、船体外側 (c)、内側 (d) の様子 (Hornell 1936: p. 180, Fig. 117 を一部改変)

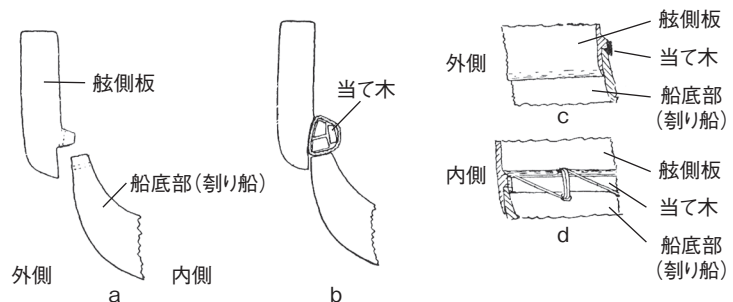
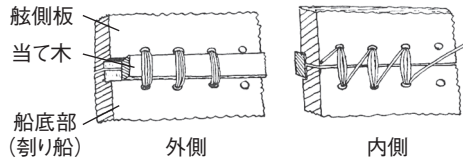


図8 クック諸島トンガレバ島のカヌーにおける板接ぎ技法
(船体外側と内側の様子)
(Hornell 1936: p. 191, Fig. 128 を一部改変)



ぎ合わせ方と、船首部と船底部との接ぎ合わせ方が異なっている(図9)。舷側板と船底部との接ぎ合わせにおいては、継ぎ目の外側と内側の両方に当て木を添えているが、船首部と船底部との接ぎ合わせにおいては、継ぎ目の内側にのみ当て木が添えられている。外側に当て木を添えないのは、外側の面が凹凸

になることで水の抵抗が増えることを回避しているものと考えられる。しかしその分、浸水の可能性は高くなるため、内側の添え木については、舷側板との接ぎ合わせに用いられているものよりも幅広のものが使用されているのが確認される。

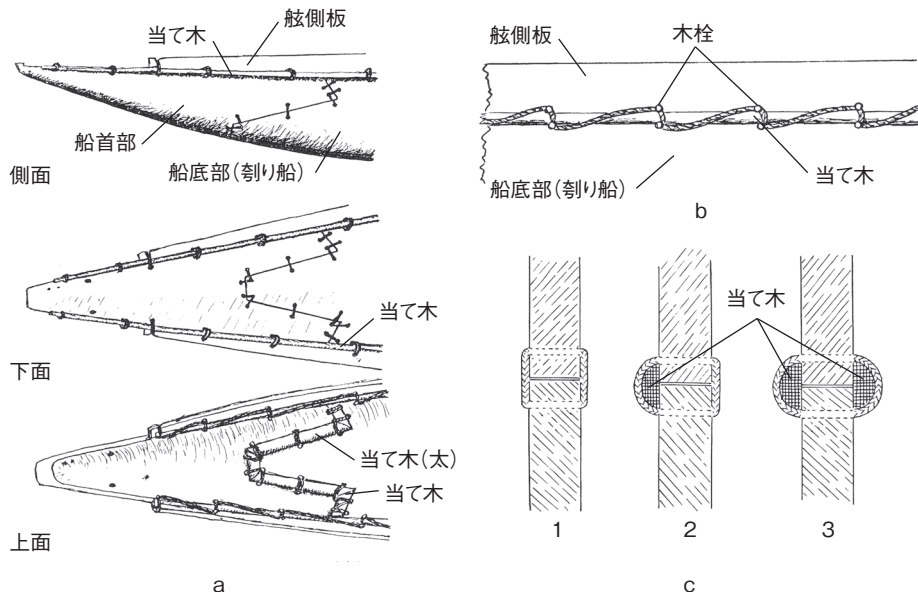
5) サモア

サモアでは縫い合わせる縄が船体の外側に露出しないように工夫された板接ぎ技法が確認される(図10)。舷側板と船底部の縁部がそれぞれ断面三角形を呈するように肥厚しており、両者の肥厚部を上下方向に貫通するように孔が穿たれ、縄で縫い合わされている。こうすることで縫合のための孔が船体の外側まで貫通せず、また縄も外側に露出することがないので、浸水の可能性を少なくし、縄の耐久性を高めることができると考えられる。このような接ぎ合わせ方はサモアのほか、フィジーやトンガでも認められる。

6) ウベア

ウベアでは3種類の板接ぎ技法が確認されている(図11)。そのうちcは、単純に平張りで縫い合わせたものである。次にbは、サモアで認められたものと類似し、縄が外側に露出しない技法である。そしてaは、bのように材の側縁が肥厚せず、断面で見ると内側から材の接合面の中央に

図9 アオテアロア(ニュージーランド)のシングル・カヌーにおける板接ぎ技法
a: 船首部の側面・下面・上面のそれぞれの様子
b: 船体内側の様子
c: 板接ぎにおける当て木の導入についての3つのバリエーション
(Hornell 1936: pp. 201-202, Figs. 131 and 132 を一部改変)



かけて斜め方向に孔が穿たれ、材の厚みの中央で縫い返されることによって、孔と縄が外側に露出しないようになっている。こうした接ぎ合わせ方はbと類似しており、bから発展したものである可能性がある。

7) キリバス

キリバスの島々は環礁島によって構成されるので、ツアモツ諸島と同様、十分な大きさの木材が得にくく、そのため複数の板材を接ぎ合わせるによって船体を作る構造が発達した(図12)。板材同士は縄で縫うことによって接ぎ合わされているが、それを補強するために、内部に肋材のような部材を入れるのが特徴的である。板材には外側まで貫通する孔が穿たれ、そこに通した縄を、肋材のような部材に穿たれた孔に通して結縛することで、船体構造を強化しているのが確認される。肋材のような部材は左右ふたつの材を組み合わせることで構成されるが、船底部の部材とは直接、縫い合わされて固定されていない。

図10 サモアのカヌーにおける板接ぎ技法
a: 船体外側の様子 b~h: 船体内側の様子と、縫い合わせ方の順序
(Hornell 1936: p. 232, Fig. 161 を一部改変)

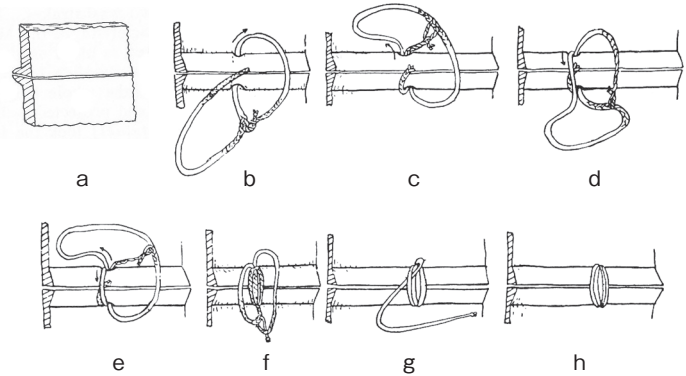


図11 ウペアのカヌーにおける3種類の板接ぎ技法
(Hornell 1936: p. 284, Fig. 200 を一部改変)

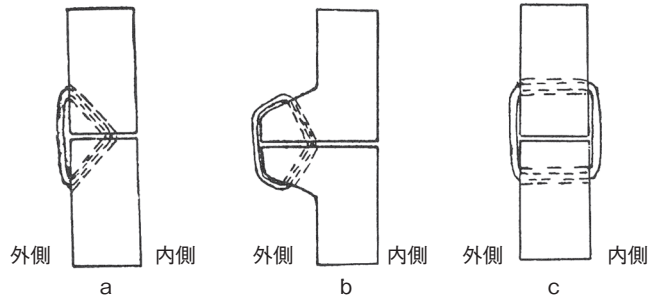


図12 キリバスのカヌーにおける板接ぎ技法(断面図)(a)と、その全体図(b)
(Hornell 1936: p. 345, Fig. 245; p. 351, Fig. 250 を一部改変)

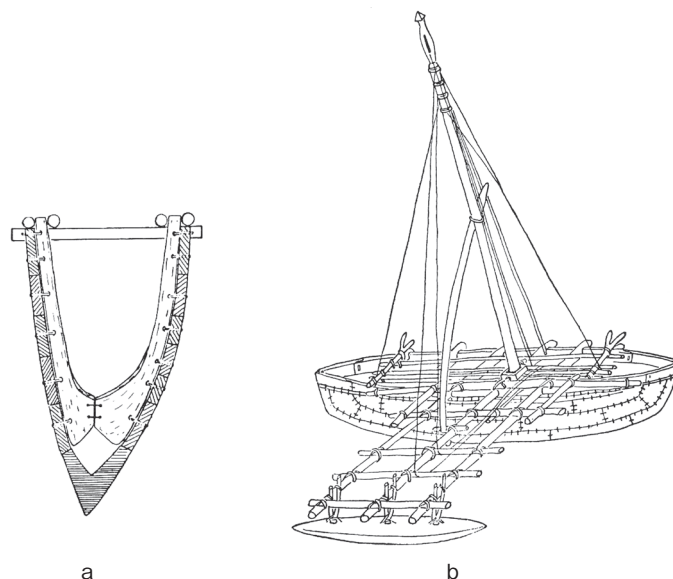


図13 ナウルのカヌーにおける板接ぎ技法
 a: 船尾部の様子 b: 断面図
 (Hornell 1936: p. 358, Fig. 256 を一部改変)

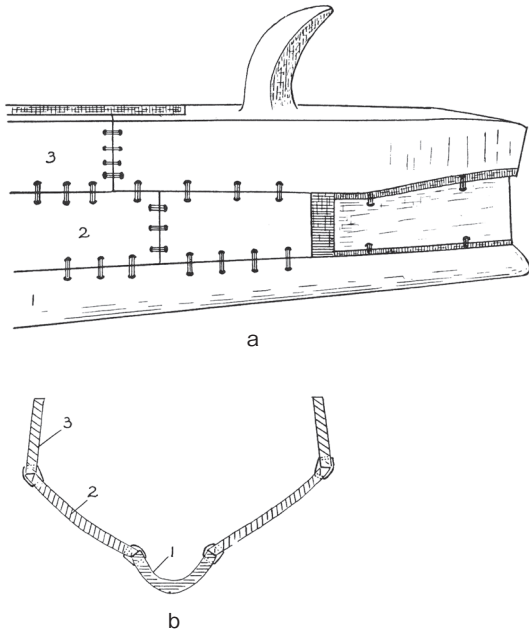
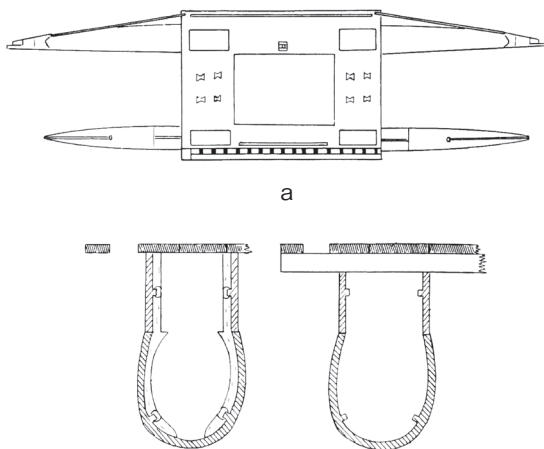


図14 フィジーのダブル・カヌーにおける板接ぎ技法
 a: 上面図 b: 断面図
 (Hornell 1936: p. 321, Fig. 236 を一部改変)



れる。その縄は直接、肋材のような部材に結び付けられることで、両方の材を固定している。興味深いことに、板材同士は縄などによって直接には接ぎ合わされておらず、すべて肋材のような部材によって固定されている。

11) トロブリアンド諸島

トロブリアンド諸島のクラ交易に用いられるカヌーでは、削り材の縁部の外側にL字形の仕口をもうけ、そこに舷側板をはめ込み、縄で縫合して接ぎ合わせている。特徴的なのは、船体の内側に肋材のような部材を入れ、縄によって舷側板と縫い合わせることで、舷側板を固定し船体を補強していることである(図16)。この肋材のような部材は、船底部とは縄によって縫い合わされておらず、船底部の縁部の上面と舷側板によって構成されるL字形の部分にはめ込まれることで固定されている。

8) ナウル

ナウルにおいても、十分な大きさの材木が得にくいため、複数の板材を接ぎ合わせるにより構成された船体構造が確認される(図13)。船底部は細い丸木を削り抜いた部材で、その上に二段の板材を、それぞれ角度を変えて接ぎ合わせて、断面V字状の船体を作り出している。板材の縫い方は単純なもので、浸水を防止する特別な工夫は確認されない。

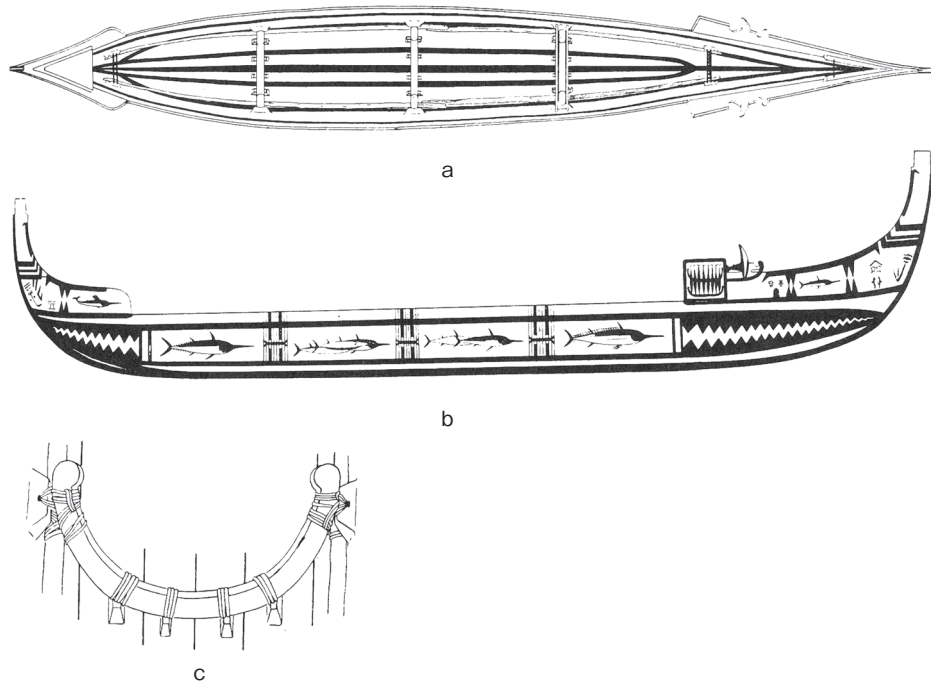
9) フィジー

フィジーのダブル・カヌーの特徴は、片側がもう一方に比して大型であり、これはシングル・アウトリガー・カヌーの特徴を残しているものと考えられる。このうち大型の方の船体構造に、肋材のような部材を入れて補強している事例が確認できる(図14)。ただし肋材は左右2つの部材に分かれており、つながっていない。また船底部(削り船)と舷側板の内側にはそれぞれ耳状の突起部が設けられ、それと肋材のような部材が結合されて固定されている。

10) ソロモン諸島

ソロモン諸島ではアウトリガーをもたないカヌーにおいて、複数の板材を接ぎ合わせて船体を構成するものが特徴的に認められる(図15)。そして板材を接ぎ合わせるために船体の内部に肋材のような部材が入れている。それぞれの板材の内側には耳状の突起部が設けられ、そこに孔が穿たれて縄が通さ

図 15 ソロモン諸島のシングル・カヌーにおける板接ぎ技法
 a: 上面図 b: 側面図 c: 船体内部の板接ぎの様子
 (Haddon 1937: pp. 89-90, Figs. 61 and 62 を一部改変)



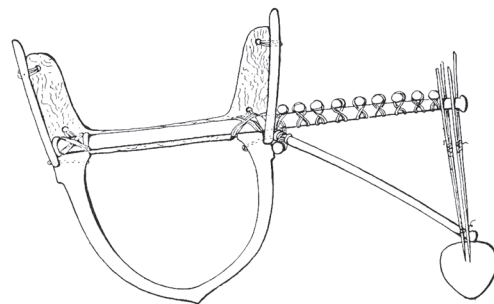
12) バリ島

オセアニアの範囲から離れるが、比較のために東南アジア地域における事例をひとつだけ採り上げることとしたい。

バリ島のダブル・アウトリガー・カヌーでは、舷側板と船底部を接ぎ合わせるために木釘が用いられている。木釘は接ぎ合わされる材の接合面に落とし込まれるので、いったん接ぎ合わされればその存在を外側から認めることはできなくなる (図 17)。

さらに船体構造を補強するために、船体の内側には肋材のような部材が入れられている。板接ぎ技法には3種類のバリエーションがあるが、そのうち図 17 の「c」のものは、舷側板と船底部の内側には孔を穿った耳状の突起部がもうけられ、縄によって肋材のような部材と結縛されている。この構造はソロモン諸島のものと類似している。

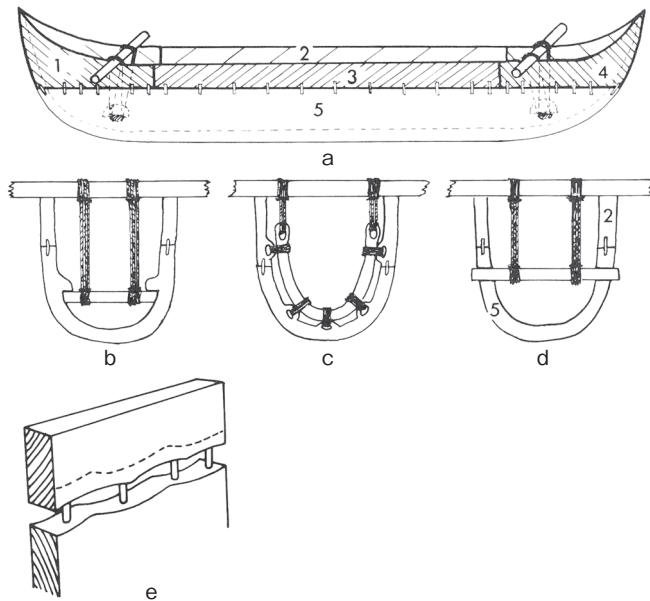
図 16 トロブリアンド諸島のカヌーにおける板接ぎ技法 (断面図)
 (Haddon 1937: p. 270, Fig. 157 を一部改変)



3. 考察

ここで検討したカヌーの船体構造における板接ぎ技法の事例は、オセアニア全体のうちの一部に過ぎず、また地域的にも偏りがあるため、包括的な議論を展開するには一定の限界がある。しかしいくつかの興味深い事柄を観察することができたので、以下ではそれらについて予察的な検討をおこなうこととしたい。

図 17 バリ島のカヌーにおける板接ぎ技法
 a: 側面図 b-d: 3種類の板接ぎ技法 (断面図) e: 木釘を用いた板接ぎ技法
 (Horridge 1987: p. 29, Fig. 22; p. 32, Fig. 24 を一部改変)



1) オセアニアにおける「疑似鎧張り技法」の分布について

鎧張り (clinker built) 技法は北欧のバイキング船やアイヌのイタオマチプなどに認められる板接ぎ技法であり、一般的には北方地域の技術とみなされている。一方、オセアニアにおいては、クック諸島のマニヒキ島で鎧張りに類似する技法が確認され、他にもクック諸島のマウケ島、アチウ島およびハワイにおいて、外側から見ると鎧張りに見える接ぎ合わせ方が存在する。こうした事例の存在はすでにプリンス (Prins 1986) によって指摘されているが、北欧の

バイキング船で見られる技法との系譜的な関連性は示唆されていない。

オセアニアにおけるこれら「疑似鎧張り技法」は、舷側板と船底部の縁部が互いに噛み合うように接合面を削り込んで加工した技術から派生したものであり、バイキング船などに見る鎧張り技法とは無関係に発生したものと考えられる。そしてその分布は東ポリネシアに限られることから、この地域で独自に発生した可能性が高い。ポリネシア人による東ポリネシアへの進出は、早くても西暦 300 年以降に西ポリネシアのサモア方面からマルケサス諸島へ移住したのを嚆矢に、その後マルケサス諸島を含む中央ポリネシア地域から、西暦 500~1000 年頃にハワイへと拡散したと考えられている。こうしたポリネシア人の移住ルートを検討すると、西暦 300~1000 年頃の中央ポリネシア地域において、こうした「疑似鎧張り技法」が考案された可能性が高い。

一方で、サモアやウベアで確認された、縄目が船体の外側に露出しない技法は東ポリネシアでは確認されず、西ポリネシアに分布が限られることから、こうした技法は東ポリネシアへの移住がおこなわれた後の時期に西ポリネシアで考案され、東ポリネシアには伝播しなかった可能性が想定される。このようにカヌーの技術は、各地域で絶えず発展し、変化していったものであると考えられる。

2) 「肋材のような部材」の分布について

オセアニアのカヌーは基本的に竜骨や肋材をもたず、外殻で応力を受け持つ「モノコック構造」が船体構造の基本である。しかしトロブリアンド諸島、ソロモン諸島、フィジー、キリバスにおいては、肋材のような部材を船体内部に導入し、船体を補強するとともに船体を構成する材を接ぎ合わせる役目も担っている事例を見ることができる。そして東南アジアのバリ島のダブル・アウトリガー・カヌーにおいても類似した構造を認めることができる。

こうした「肋材のような部材」を考えるにあたって参照すべき事例は、フィリピン・ミンダナオ島ブツアンで発掘された出土船である。このブツアン出土船はバランガイと呼ばれる 10 世紀ころの交易船で、船体は板材で構成され、それぞれの板材は内側の耳状の突起部と肋材のような部材を結縛することによって接ぎ合わされている (写真 3)。こうした船体構造はとりわけソロモン諸島

のカヌーの事例と類似している。

この「肋材のような部材」を用いた船体構造は、ミクロネシアのキリバスの事例を例外とすれば、東南アジアおよびメラネシアの範囲に限られ、ポリネシアには分布していない。そのため次の2つの可能性が想定される。

①「肋材のような部材」による船体構造は、オーストロネシア語族の集団がもともと有していた技術で、彼らがポリネシアに移動した際に脱落した。

②この船体構造はオーストロネシア語族の集団

がオセアニアに拡散した後、東南アジアで発生した技術で、東南アジアに隣接するメラネシアの範囲にのみ伝播した。

本論で検討した資料のみでは、上のいずれの可能性が妥当かを判断するには不十分であり、ここでは判断は保留する。いずれの説を採用にしても、キリバスの事例がやや離れているが、フィジーのダブル・カヌーの構造にはミクロネシアのシャンティング型シングル・アウトリガー・カヌーの影響が認められることから、フィジーとミクロネシアとの交流の中で二次的に伝播していった可能性も考えられる。いずれにせよ、この「肋材のような部材」の分布は、オーストロネシア語族の集団の移動や技術の交流を考えるにあたって、重要な示唆を含んでいる可能性は否定できない。

4. おわりに

限られた事例からではあるが、オセアニアのカヌーの船体構造、とりわけ板接ぎ技法の比較から、その系統的な関係性について示唆的な分析結果を得ることができた。これまでオセアニアのカヌー、とりわけアウトリガー・カヌーについては、アウトリガーの形態や帆の形態に着目した研究には一定の蓄積があり、そこから系統性についてアプローチした研究もあるが（例えば Mahdi 1999、Anderson 2000、後藤 2003・2013 など）、船体構造からも同様のアプローチが可能であることが示された。

オセアニアの民族誌において、カヌーをはじめとする物質文化の記録は比較的充実している。またカヌーをはじめとする物質文化の資料を所蔵する博物館も、各地に数多く存在している。こうした物質文化に関するデータを活用した比較研究は必ずしも多いとはいえない。しかし未だ多くの知見を引き出せる余地があるものと考えられることから、こうした物質文化データの重要性を改めて指摘することとしたい。



写真3 フィリピン・ミンダナオ島ブツアン出土船のレプリカ
(フィリピン国立博物館蔵)

付録：オセアニアのカヌーを所蔵する代表的な博物館

オセアニアのカヌーの研究を進めるにあたっての基礎資料として、比較的充実した数のカヌー資料が所蔵されている代表的な博物館を下に紹介したい。



写真 i ティコピア島のシングル・アウトリガー・カヌー (オークランド博物館)



写真 ii ソロモン諸島のシングル・カヌー (オークランド博物館)

オークランド博物館 (Auckland Museum)

マオリ文化およびオセアニア文化の世界有数のコレクションを有する博物館。マオリの戦闘用カヌーをはじめ、フィジー、ティコピア島などの数隻のカヌーが常設展示されている (写真 i、ii)。



写真 iii ボイジャー・ニュージーランド海事博物館の展示室の様子



写真 iv ソロモン諸島のシングル・カヌー (ボイジャー・ニュージーランド海事博物館)

ボイジャー・ニュージーランド海事博物館 (Voyager New Zealand Maritime Museum)

常設展示されているカヌーの数はオークランド博物館を上回り、ソロモン諸島、バヌアツ、フィジー、ニウエ、サモア、キリバスなどオセアニア各地のカヌーが 20 隻近く展示されている (写真 iii、iv)。



写真 v ビショップ博物館の展示ホールの様子とハワイのダブル・カヌー



写真 vi ビショップ博物館の収蔵庫。左側の人物は篠遠喜彦博士

ビショップ博物館 (Bernice P. Bishop Museum)

世界有数のオセアニア文化のコレクションを有し、またオセアニア文化研究の拠点機関でもある。常設展示されているカヌーはハワイのダブル・カヌーといくつかの模型だけであるが、収蔵庫には十数隻のカヌーが分解された状態で収納されている。またカヌー模型の資料は 300 点以上を所蔵している (写真 v、vi)。



写真 vii フィジー博物館の展示室の様子



写真 viii フィジーの竹筏 (フィジー博物館)

フィジー博物館 (Fiji Museum)

比較的小規模ながら、オセアニア地域の拠点的な博物館のひとつ。展示されているのはフィジーのカヌーが 9 隻あり、なかでも竹筏の実物資料があるのは珍しい (写真 vii、viii)。

沖縄海洋博記念公園 海洋文化館

1975年に開催された沖縄海洋博覧会の際に収集されたカヌー・コレクションが充実しており、なかでもトロブリアンド諸島のクラ・カヌー、ニューギニア島のラカトイ、タヒチのダブル・カヌーなどは世界的にみても貴重な民族資料である。2013年のリニューアルにあわせ、ミクロネシア・ポロワット島の航海カヌーなど新規収集資料が追加された（写真ix、x）。



写真ix タヒチのダブル・カヌー
(海洋文化館・リニューアル前)



写真x トロブリアンド諸島のクラ・カヌー
(海洋文化館・リニューアル前)

参考文献

- 後藤 明 2003『海を渡ったモンゴロイド：太平洋と日本への道』講談社選書メチエ 264
 後藤 明 2013「オセアニアのカヌー研究再考：学史の批判的検討と新たな課題」『人類学研究所研究論集』1：217-264頁、南山大学人類学研究所
 Anderson, A. 2000. Slow boats from China: Issues in the prehistory of Indo-Pacific seafaring. In S. O' Connor and P. Veth eds, *East of Wallace's Line*, pp. 13-50. Rotterdam: A. A. Balkema.
 Haddon, A. C. 1937. *The Canoe of Melanesia, Queensland, and New Guinea*. Bernice P. Bishop Museum Special Publications 28. Honolulu: Bishop Museum Press.
 Hornell, J. 1936. *The Canoes of Polynesia, Fiji, and Micronesia*. Bernice P. Bishop Museum Special Publications 27. Honolulu: Bishop Museum Press.
 Horridge, A. G. 1987. *Outrigger Canoes of Bali and Maruda, Indonesia*. Honolulu: Bishop Museum Press.
 Mahdi, W. 1999. The dispersal of Austronesian boat form in the Indian Ocean. In R. Blench and M. Spriggs eds, *Archaeology and Language III*, pp. 144-179. London: Routledge.
 Prins, A. H. J. 1986. *A Handbook of Sewn Boats: The Ethnography and Archaeology of Archaic Plank-built Craft*. Maritime Monographs and Reports No. 59. Greenwich, London: The Trustees of The National Maritime Museum.